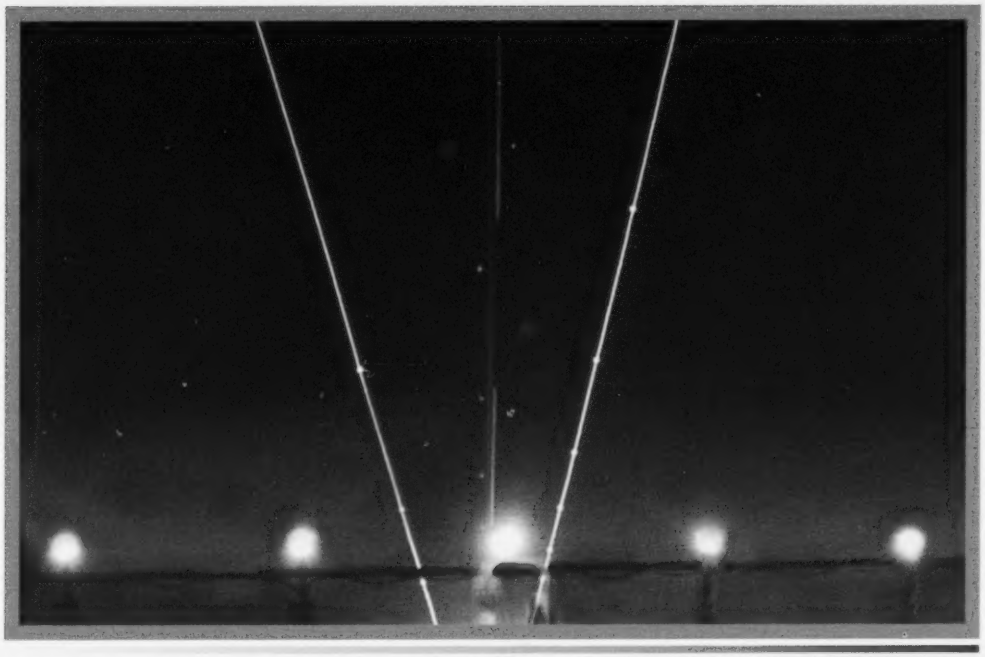
Transports Canada Transport Canada

TP 6980F

*Numéro 4/2003*



# feedback

## Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

### table *des* ***matières***


| | |
|---|---|
| *ÉCHOS DU HANGAR* | deuxième de couverture |
| *AVIONS* | 1 |
| *GIRAVIONS* | 4 |
| *MOTEURS* | 5 |
| *PRENEZ GARDE* | 6 |
| *CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS* | 8 |
| *PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES* | 9 |
| *PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA* | 10 |
| *SAIB DE LA FAA* | 11 |
| *SYMPOSIUMS DES TEA* | 12 |
| *LISTE DES RDS* | 13 |

# échos du hangar

*Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs*

## Information sur la réglementation en aviation disponible sur le WEB

Les autorités de navigabilité étrangères émettent de l'information non obligatoire sur la navigabilité semblable aux alertes et aux avis émis par Transports Canada. Transports Canada ne reproduira que les avis qui sont émis par le pays responsable de la définition de type et qui présentent un intérêt particulier pour de larges segments du milieu de l'aviation au Canada.

Transports Canada encourage les membres du milieu de l'aviation à examiner périodiquement ces avis afin de déterminer si ceux-ci s'appliquent aux produits qu'ils utilisent.

**Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité**
La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis publie les << Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB) >>. Les SAIB sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :

https://www1.faa.gov/certification/aircraft/av-info/ad/saibs.htm

**Bulletins de recommandation**
En France, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) (www.dgac.fr/) émet des << Recommendation Bulletins >> (Bulletins de recommandation) semblables aux alertes et aux avis émis par Transports Canada. Pour obtenir des renseignements sur ces bulletins, veuillez communiquer avec :

BUREAU VERITAS - Aéronautique Espace
Base de données et Publications techniques
BP 55
31702 Blagnac Cedex - France
Tél. : 33 (0) 5 61 16 72 61 - Télécopieur : 33 (0) 5 61 16 72 85

**AUTRES LIENS POUR OBTENIR DE L'INFORMATION SUR LA NAVIGABILITÉ**

**Transports Canada** :

| | |
|---|---|
| *Règlement de l'aviation canadien* : | www.tc.gc.ca/AviationCivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm |
| Consignes de navigabilité : | www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/cn.htm |
| Certification des aéronefs : | www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/menu.htm |
| Système Web de rapports de difficultés en service : | www.tc.gc.ca/wsdrs/default.asp?Lang=F |

**Federal Aviation Administration :**
Certification par la FAA, Advisory Circulars, Airworthiness Directives de la FAA, Federal Aviation Regulations;
www1.faa.gov/certification/aircraft/

www1.faa.gov/certification/aircraft/av-info/ad/saibs.htm

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedback** ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au 1 800 305-2059 ou venez visiter notre site Web à www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification. Afin de ne pas manquer la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d'adresse au Centre de communications de l'Aviation civile de Transports Canada, (AARA), Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

© Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada, 2003
Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

**Avis/Exonération de responsabilité :**
Les *Rapports de difficultés en service* (RDS) sont habituellement publiés intégralement.
Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

*This publication is also available in English.*

# avions

**BEECH KING AIR A100** RDS nº 20021115021

***Surchauffe de la gaine de dégivrage d'entrée d'air moteur***

En cours de vol, un Beech 100 King Air a été confronté à de possibles conditions de givrage. Une odeur a été décelée dans le poste de pilotage peu après cinq minutes de fonctionnement des gaines de dégivrage d'entrée d'air moteur et on les a donc mises hors service.

L'inspection des gaines de dégivrage a révélé que la gaine droite était brûlée au point où les éléments étaient exposés et qu'il y avait un trou de brûlure dans le conduit d'entrée d'air en fibre de verre.

Une inspection subséquente a montré que le conduit d'entrée d'air avait été exposé à la chaleur sur la moitié du bord d'attaque du capot, ce qui avait fragilisé la fibre de verre. Les réparations appropriées ont été faites et une nouvelle gaine de dégivrage a été installée. Une vérification a confirmé le bon fonctionnement des disjoncteurs. Ensuite, la gaine de dégivrage gauche a été inspectée et remplacée, car elle portait plusieurs coupures ou fissures dues aux intempéries. On suppose que de l'humidité aurait pénétré par ces petites coupures ou fissures dans la zone des éléments chauffants de la gaine provoquant ainsi un court-circuit et des brûlures.

*Bien que les gaines de dégivrage soient considérées comme étant des pièces « à entretenir selon l'état », Transports Canada (TC) rappelle aux techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) de faire preuve de vigilance et de jugement lors de l'inspection des gaines de dégivrage. Le remplacement préventif des gaines de dégivrage lors des inspections de maintenance préventive peut diminuer le temps d'immobilisation des avions et s'avérer plus rentable à long terme.*

**BRITISH AEROSPACE BAE 3112** RDS nº 20030618008

**GARRETT TPE331-10UGR-516H**

***Soupape défectueuse du limiteur de couple et de température (TTL)***

Peu après la rotation et alors que les deux réacteurs assuraient une puissance de décollage normale, le commandant de bord a demandé le régime de montée. Le copilote a exécuté l'ordre, puis a remarqué une diminution de 30 % du couple au lieu de la diminution normale de 104,5 à 100%. Une diminution de couple de 30 % est associée à une extinction du réacteur et à un couple négatif. L'équipage a appliqué les procédures d'urgence en vol : coupure du réacteur droit atteint, mise de l'hélice en drapeau et atterrissage d'urgence réussi.

L'équipe de maintenance a pris en charge l'avion, déviré l'hélice et procédé à des vérifications visuelles et de fonctionnement approfondies des divers composants de régulation et de coupure du carburant. La recherche de pannes et les points fixes n'ont pas indiqué de défaillance apparente. L'avion a été remis en service après un vol d'essai sans incident.

Après quelques vols, le pilote a signalé l'apparition de grosses gouttes provenant du circuit TTL dans le couple, les températures et le débit carburant. Le circuit TTL, mis en marche durant le décollage, vise à protéger le réacteur des températures ou des couples excessifs en dérivant le carburant par la soupape du TTL. Une inspection ultérieure a révélé que la soupape du TTL fonctionnait de manière intermittente et, parfois, faisait dériver une trop grande quantité de carburant.

Il semble, aujourd'hui, que la cause première de cet incident a été la détection par le circuit TTL (correctement ou non) d'un couple excessif durant la phase de transition de la puissance de décollage à la puissance de montée, ce qui aurait entraîné la dérivation d'une quantité de carburant suffisante pour provoquer une extinction des réacteurs. La soupape du TTL a donc été remplacée après la deuxième défaillance intermittente en mode d'essai.

*Une revue de la base de données des rapports de difficultés en service a révélé que la soupape du TTL, référence 8974573, avait fait l'objet de 50 rapports précédents signalant des défaillances telles qu'un fonctionnement intermittent, des raccords électriques sales et des fuites internes de la soupape. La soupape du TTL est également installée dans les modèles 3101 et 3201 de British Aerospace et SA227AC & SA227AT de Swearingen.*

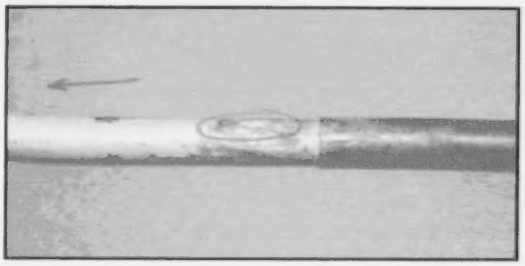
## CESSNA 172M

RDS n° 20030627015

***Usure par frottement d'une conduite carburant***

Une inspection faite toutes les 200 heures a révélé que la conduite carburant, référence 05001183, était usée par frottement. On a conclu que la conduite carburant a été usée par le frottement de la biellette du dispositif d'orientation. Cette zone est très difficile à inspecter et il faut faire beaucoup plus attention.

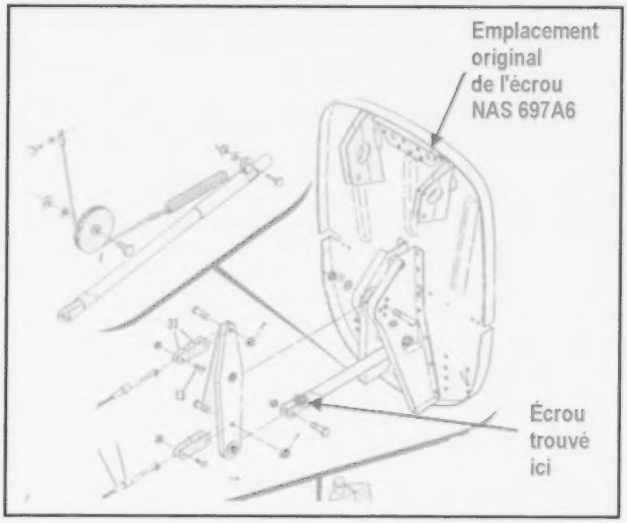
*TC recommande une inspection approfondie de toutes les conduites situées dans des zones peu exposées et qui demandent plus de temps et d'attention. Il faut toujours prévoir l'imprévu.*



## CESSNA 185F

RDS n° 20030731004

***Commandes de profondeur coincées***




Lors de la vérification de fonctionnement pré-vol, on a constaté que les commandes de profondeur étaient coincées. Les techniciens chargés de la maintenance ont fait une inspection complète et ont découvert qu'un écrou, référence NAS 697A6, était coincé au dessus de la biellette de profondeur au niveau de la fixation de l'ensemble guignol. L'écrou empêchait la commande de se déplacer vers la butée inférieure.

L'écrou portant cette référence provenait du boulon d'installation avant de la dérive, référence AN6-7A. Il semble que la dernière fois que la dérive a été déposée et réassemblée (avec de nouveaux écrous) remontait au mois de mai 1990.

*Cet écrou était passé inaperçu pendant 10 ans!*

*Les TEA ne devraient pas signer de document de remise en service après maintenance avant que toutes les pièces de fixation et les outils « perdus » ou « égarés » aient été retrouvés.*

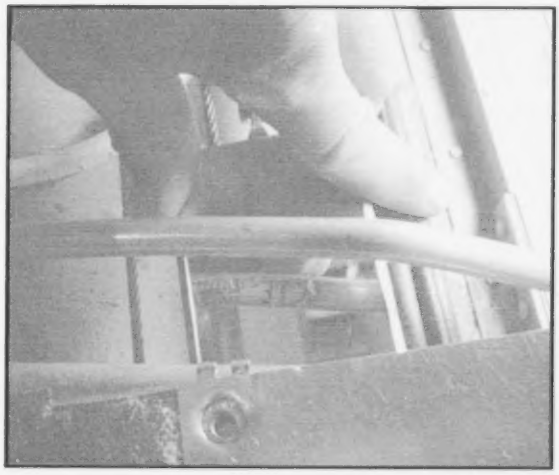
## CESSNA 560 CITATION ENCORE

RDS n° 20030731011

***Usure par frottement des conduites hydrauliques de frein***

On a constaté que les câbles de commande de profondeur gauche et droit frottaient contre les conduites hydrauliques de frein à la réf. 178.00. C'est la première fois que le panneau de plancher était retiré et il semble que cette défectuosité provienne du fabricant. Dans cette zone, les conduites hydrauliques de frein traversent latéralement les câbles de commandes de vol. Le problème a été résolu en remplaçant les deux conduites hydrauliques de frein et en repositionnant les deux serre-câbles Adel adjacents afin d'obtenir un écart maximal. La zone se trouve un pied à l'avant de la porte cabine sous le panneau de plancher central.

*Cela doit rappeler aux TEA que les écarts au niveau des conduites hydrauliques peuvent aussi être incorrects dans les nouveaux avions, il faut donc être vigilants lors des inspections.*



## DASSAULT FALCON 20D

RDS n° 20030612002

***Transmetteur de pression d'huile du réacteur bouché***

Alors qu'il déplaçait la manette de poussée gauche vers l'avant, peu après le commencement de la course au décollage, le pilote a remarqué une diminution de la pression d'huile du réacteur gauche. Le pilote a réussi à interrompre le décollage.

Après la recherche de pannes, l'équipe de maintenance a remplacé l'ensemble transmetteur de pression d'huile du réacteur gauche, référence 1-1346AA, a effectué un point fixe qui a donné des résultats satisfaisants et a remis l'avion en service.

En procédant à une inspection plus approfondie de la tuyauterie de l'ensemble du transmetteur de pression d'huile, le TEA a remarqué une accumulation de résidus de ruban Téflon dans un petit orifice d'un raccord MS, référence MS21900-4. L'exploitant a rapporté que le ruban Téflon pourrait provenir d'un atelier extérieur où la pression du transmetteur de pression d'huile avait été mesurée.

*Le ruban Téflon est souvent utilisé sur les filetages mâles de tuyaux pour former un joint complètement étanche. Cependant, s'il n'est pas posé correctement, des morceaux de ruban risquent de pénétrer des circuits ou des systèmes de l'avion. Certains fabricants déconseillent l'utilisation du ruban Téflon. TC rappelle aux TEA de suivre les directives pertinentes des fabricants.*

## PIPER - PIPER 31 350

RDS n° 20030730002

***Fissures du logement du train d'atterrissage avant***

Une inspection pré-vol a révélé que le logement du tourillon du train d'atterrissage avant, référence 40273-0, était fissuré. La fissure se trouvait à environ 6 pouces de la butée d'orientation droite et se prolongeait vers le haut et l'arrière du logement. La fissure n'est probablement devenue visible que depuis le précédent atterrissage. L'auteur du rapport a ajouté que ce genre de fissure résulte d'un braquage trop prononcé ou d'une traction excessive durant les manœuvres au sol.

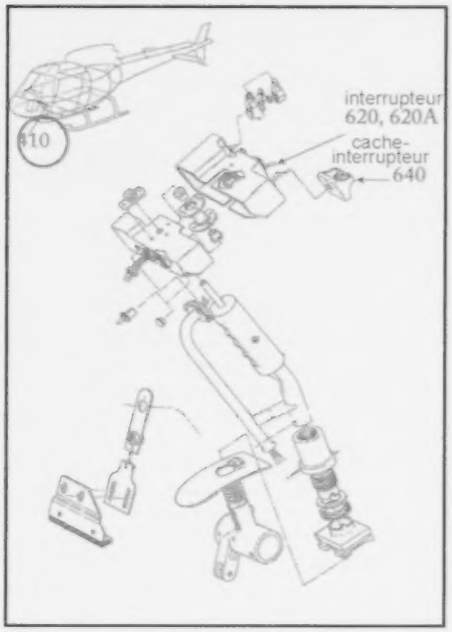
*TC a découvert 14 RDS semblables dans la base de données des RDS. Les défectuosités ont été toutes causées par de mauvaises manœuvres au sol ou par des braquages trop prononcés. Le manuel de maintenance du Piper 31 350 énonce sous la mention ATTENTION « **de ne pas tourner le train avant à plus de 20 degrés par rapport à son axe dans n'importe quelle direction** », car cela risque d'endommager les mécanismes du train avant et d'orientation. Les verrouillages des gouvernes ne doivent pas être installés avant le remorquage. Les limites de braquage sont indiquées sur une affichette posée sur la jambe de train avant. TC rappelle aux TEA de suivre les directives des fabricants lors des manœuvres au sol.*

# giravions

**AEROSPATIALE AS 350BA** RDS n° 20030319002

***Défectuosité de l'interrupteur de pression hydraulique de collectif***

Lors d'un hélidébardage, l'hélicoptère a, soudainement, fait un autocabrage et les commandes se sont bloquées. Il n'y a pas eu d'alarme sonore et le voyant indicateur de basse pression hydraulique situé sur le panneau annonciateur d'alarme ne s'est pas allumé. Le pilote a immédiatement largué l'élingue et a fait piquer l'hélicoptère pour augmenter la vitesse vers l'avant.




Le pilote a évalué le problème et alors qu'il approchait d'un site d'atterrissage, il a remarqué que l'interrupteur de pression hydraulique de collectif était à la position « OFF ». Il a remis l'interrupteur à la position « ON », la pression hydraulique est revenue à son état initial et le pilote a repris la maîtrise de son appareil. Après un atterrissage réussi, l'équipe de maintenance a conclu que l'interrupteur de basse pression hydraulique était défectueux.

On ne sait toujours pas ce qui a désactivé l'interrupteur de basse pression hydraulique de collectif sous cache étant donné que le pilote ne portait pas des vêtements qui auraient pu accrocher l'interrupteur. Par mesure de précaution, l'interrupteur de pression hydraulique de collectif et l'interrupteur de basse pression hydraulique ont été remplacés.

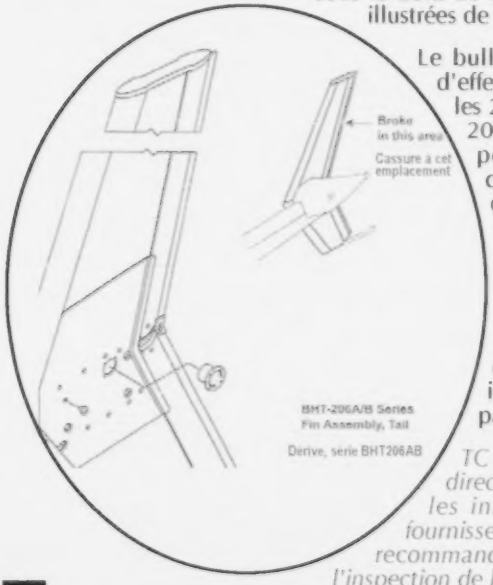
*TC recommande que, lors des vérifications pré-vol, les exploitants s'assurent que l'interrupteur de pression est réglé à la position appropriée car le cache-interrupteur peut justement en bloquer la vue. Les TEA devraient inclure une inspection de l'interrupteur en question afin d'en vérifier le fonctionnement.*

**BELL 206 A** RDS n° 20030409013

***Dérive cassée***

Durant un vol de croisière, le pilote d'un Bell 206A a remarqué une tendance au lacet vers la droite. À l'atterrissage, il lui a semblé aussi ressentir des « secousses » au niveau de la queue. Après avoir coupé les moteurs, on a remarqué que la partie supérieure de la dérive (à peu près à partir du milieu) était courbée vers la droite et ne se maintenait que par le revêtement extérieur droit de la dérive.

Une inspection ultérieure a révélé qu'une crique avait sans doute pris naissance au niveau d'un trou de repère situé sous le bord de fuite de la dérive, (référence 206 020 113-055 de la liste des pièces illustrées de Bell) où il est fixé à la dérive même.




Le bulletin de service d'alerte (BSA) 206-01-73-1 des fabricants stipule d'effectuer une inspection initiale, suivie d'inspections périodiques toutes les 25 heures, jusqu'à exécution des consignes de la lettre de service 206-203. Il est rappelé aux exploitants que les instructions des fabricants pour le maintien de la navigabilité ne s'appliquent qu'à leur conception approuvée. Les exploitants qui obtiennent des pièces ou des services d'un fournisseur non accrédité par le fabricant doivent s'assurer que le fournisseur des pièces fait une inspection spéciale ou suit des procédures de maintenance qui assurent une sécurité adéquate.

Il est à noter qu'une pièce aéronautique portant le numéro de pièce du fabricant peut, en fait, avoir été modifiée et ne plus répondre aux critères initiaux de la conception et, par conséquent, nécessiter des instructions pour le maintien de la navigabilité ponctuelles fournies par le modificateur de la pièce.

*TC conseille aux exploitants de se conformer aux lettres de service, aux directives et aux bulletins de service fournis par le fabricant et d'obtenir les instructions pour le maintien de la navigabilité auprès de tout fournisseur qui n'est pas un fabricant de pièces d'origine agréé. En outre, il est recommandé aux exploitants et aux TEA de faire preuve de vigilance durant l'inspection de la dérive afin de déceler toutes criques et autres défectuosités.*

TELEDYNE CONTINENTAL IO-470-L

RDS nº 20030506003

***Poussoirs de soupape mal installés***

Le personnel de la maintenance n'a pas pu rectifier un problème de basse pression d'huile moteur qui ne se manifeste que durant le ralenti quelles que soient les températures d'air ou d'huile moteur. Le moteur a été déposé et envoyé à un atelier de révision moteur agréé qui a procédé à une deuxième, puis à une troisième révision du moteur, mais le même problème de basse pression d'huile au ralenti persistait.

De plus, le même atelier de révision moteur improvisa en utilisant un ressort détendeur de pression d'huile provenant d'un moteur GTSIO-520 pour obtenir les pressions d'huile moteur au ralenti spécifiées. L'exploitant, qui avait déjà des engagements à respecter, accepta cette configuration. Très peu de temps après, l'exploitant a découvert qu'il suffisait de régler la soupape de décharge au maximum pour obtenir une pression minimale d'huile moteur au ralenti. Quelques semaines plus tard, le ressort détendeur ne pouvait plus être réglé. En outre, la vérification de mise en drapeau de l'hélice a réduit pratiquement à 0 lb/po² la pression d'huile moteur.

À ce moment, l'exploitant déposa ce troisième moteur et l'envoya à un autre atelier de révision moteur pour une analyse et une réparation plus approfondies. On a découvert que les poussoirs de soupape d'échappement, référence 646277, avaient été installés aux deux emplacements prévus pour les soupapes d'admission et d'échappement.

Une inspection ultérieure des trois moteurs a révélé que les poussoirs des soupapes d'échappement du fabricant, référence 646277, ainsi que les guides de soupape d'échappement Nitralloy avaient été mal installés. Les poussoirs de soupape appropriés, référence 628488, ont donc été installés dans les deux systèmes de soupapes d'admission et d'échappement (en veillant à ne pas utiliser des guides de soupape Nitralloy).

Après l'installation des poussoirs de soupape appropriés, référence 628488, et du ressort de soupape de décharge de pression approuvée pour l'IO-470-L, l'exploitant a effectué des points fixes et a confirmé que les pressions d'huile étaient revenues aux niveaux spécifiés pour tous les régimes moteurs.

TC rappelle aux exploitants et aux ateliers de révision de s'assurer que les configurations et les composants approuvés sont en tout temps installés dans les moteurs pour lesquels ils ont été conçus.

**Avis/Exonération de responsabilité :**

**« Les *Rapports de difficultés en service* (RDS) sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées ».**

# prenez GARDE...

### *L'hiver est arrivé...*

Il semble que, chaque hiver, ce soit la même chose : nous allons inévitablement entendre parler du fameux accident au cours duquel un avion stationné sur un tarmac contaminé pendant des travaux de maintenance va se mettre à se déplacer pendant un point fixe moteur, l'équipe de maintenance se révélant incapable d'immobiliser l'appareil avant que ce dernier ne percute des obstacles. Souvent, les appareils en cause sont lourdement endommagés, et il est déjà arrivé que des personnes soient blessées.

Transports Canada incite les exploitants, en qualité d'organismes de maintenance, à se pencher sur leurs politiques de formation, sur leurs procédures et sur leurs autorisations entourant les points fixes moteur. Le programme de formation devrait inclure, au niveau de l'équipe chargée des points fixes, des connaissances et des aptitudes avérées lui permettant d'immobiliser l'avion dans toute une gamme de conditions différentes. Attention, il se pourrait qu'un technicien par ailleurs dûment formé et expérimenté mais habitué à travailler « sous le chaud soleil du sud » et n'ayant jamais eu à composer avec un tarmac enneigé et glacé connaisse mal les dangers inhérents à ce genre de contamination.

TC tient également à bien préciser aux exploitants que seul du personnel qualifié devrait se charger des points fixes des moteurs, et ce, dans des endroits appropriés et dénués de tout obstacle.

**Une fois qu'un avion, moteur en marche, ne répond plus au freinage et commence à glisser, attendez-vous à ce que tout se passe très vite.**

## Ne vous laissez pas piéger!

# prenez *GARDE* (suite) . . .

***Bouchons d'obturation*** RDS n° 20030620004

Au cours du remplacement d'un APU, l'équipe de maintenance s'est aperçue qu'il y avait un bouchon d'obturation à l'extrémité de l'orifice de décharge de l'agent extincteur dans le logement de l'APU. Une telle situation se traduisait par l'absence de toute possibilité d'extinction incendie.

Une fois le bouchon enlevé, on s'est assuré qu'il n'y avait aucune obstruction dans la conduite de décharge entre l'extincteur et le logement de l'APU, et tout était normal.

L'orifice de décharge de l'agent extincteur est un simple raccord AN de cloison étanche, et, au moment d'une dépose précédente de l'APU, il a probablement reçu un bouchon, tout comme la conduite carburant et les autres conduites. Lorsque l'APU a été reposé, le bouchon a probablement été oublié, aucun branchement ne desservant ce raccord comme tel. Le fournisseur des services de maintenance de l'exploitant a indiqué que la dernière dépose de l'APU remontait à quelque **trois ans**, avant que l'exploitant ne prenne possession de l'avion.

*Les bouchons, qu'il s'agisse d'obturateurs en plastique à enfoncer ou d'obturateurs de type AN, servent souvent pendant les travaux de maintenance à boucher hermétiquement les conduites ouvertes pour en prévenir la contamination. Dans le cas présent, la dépose du bouchon obturateur n'étant pas nécessaire pour rebrancher une conduite, il s'en est suivi une défaillance latente du système d'extinction incendie de l'APU qui a duré trois ans.*

**Flexibles hydrauliques déformés** RDS n° 20030620006

Après le départ, l'équipage de conduite a signalé que le train avant, bien que déverrouillé, refusait de rentrer. Les déplacements subséquents de la commande du train n'ont rien donné jusqu'à ce que la vitesse de l'avion soit réduite. Finalement, le train est rentré, quoique très lentement, à une vitesse indiquée de 160 nœuds, et l'équipage a décidé de retourner à la base.

Il semblerait que cette anomalie remonte au moment où le vérin de ski avait été emprunté pour dépanner un autre appareil. Au moment de la remise en place du vérin de ski, les flexibles menant au vérin ont été mal installés, et c'est pourquoi il y a eu pincement des flexibles hydrauliques pendant la rentrée du train, ce qui a abouti à la rentrée lente du train avant signalée par l'équipage. On s'est aperçu que les conduites avaient été mal installées à ce moment-là. Elles ont donc été remontées correctement, et l'avion a été autorisé à partir. Toutefois, le même problème s'est manifesté à nouveau un peu plus tard, forçant l'appareil à faire demi-tour.

Le personnel de maintenance n'a pu confirmer cette anomalie en faisant faire des rentrées et des sorties successives du train, mais il s'est dit d'avis que l'erreur originale avait peut-être causé un pincement du téflon à l'intérieur des flexibles, provoquant ainsi une obstruction. L'avion a subi des essais en vol, y compris une sortie de secours du train, et tout a été normal.

*Les flexibles hydrauliques qui ont été courbés au-delà de leurs limites normales devraient être soigneusement inspectés ou bien encore remplacés.*

# CN relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

***www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/maintien/cn.htm***

| *Fabricant* | *Numéro de CN* | *Pays* | *Description* |
|---|---|---|---|
| **Becker Flugfunkwerk** | 2003-234 | GY | Émetteur-Récepteur VHF-AM Série AR4201 - Problèmes de communication B/S AR4201-01/03 |
| **Capewell** | U2003-300(A) | FR | Parachute - Essai pratique de l'aiguille du câble d'ouverture bulletin de service CAPEWELL CW03-1 |
| **Goodrich Avionics** | 2003-13-08 | US | Chargement de l'ensemble baromètre potentiomètre - Inspection du TAWS 8000 Référence 805-18000-001 |
| **Honeywell** | 2003-15-07 | US | Allied Signal RE220(RJ) Groupes auxiliaires de bord Réf. WE3800770-2 Injecteurs Carburant RE220-49-A7714 |
| **Mann Aviation Group** | G-2003-0008 | UK | Montage du système photographique - réusinage du panneau de montage, MOD 350-1521 OU 1680, BS-A25-001 |
| **Mars Spol SRO** | T-039/2002R2 | CK | Parachute de sauvetage - exclusion d'exploitation ATL-88, ATL 88/92-S, ATL-88/90, BSM 1/04/2002 |
| **Parachutes de France** | 2003-263(A)R1 | FR | ANNULATION de l'avis 2003-263(A)R1 - remplacé par 2003-301(A) |
| **Parachutes de France** | 2003-301(A) | FR | TECHNO 240 Remplacement du glisseur et des cabillots |

# pièces *non approuvées* SUSPECTES

Les rédacteurs des rapports de difficultés en service (RDS) suivants, qui ont été reçus au cours du trimestre précédent, signalaient qu'une pièce non approuvée (SUP) était soupçonnée. La liste n'est fournie ici qu'à titre de renseignements et ne doit aucunement être utilisée pour repérer des pièces non approuvées. Au Canada, les SUP doivent être signalées au moyen d'un formulaire RDS ordinaire ou sur le site Web à *www.tc.gc.ca@wsdrs/default.asp?Lang=F*, sur lequel la pièce non approuvée est mentionnée.

**RDS N° 20030918008**

**NOM DE LA PIÈCE :** Boulon de fixation inférieur, BACB30GE
**MARQUE D'AÉRONEF :** Boeing 737 269 JT8D-17

**DESCRIPTION DE PROBLÈME**

Boulon de fixation inférieur du vérin de verrouillage du train avant cisaillé, causant le non-fonctionnement du vérin. Il a été établi que le boulon est une pièce non approuvée et qu'il n'a pas été installé par l'utilisateur.

## Information sur le web de TC...

**Règlement de l'aviation canadien (RAC)**
www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm
**Consignes de navigabilité aérienne**
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/cn.htm
**Alertes de difficultés en service**
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/alerte/menu.htm
**Avis de difficultés en service**
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/avis/menu.htm
**Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)**
www.tc.gc.ca/wsdrs/default.asp?Lang=F
**Avis de navigabilité**
www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/aarpo/ans/menu.htm
**Index numérique des documents de référence et des documents consultatifs**
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/reference/menu.htm
**Directives visant le Personnel de la Navigabilité Aérienne**
www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/aarpo/msi/menu.htm
**Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs (PMAL)**
www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/aarpo/mpl/menu.htm

# avis de Pièces non approuvées par la FAA

Publié par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125. Les avis de pièces non-approuvées (UPN) sont affichés sur Internet à l'adresse suivante : http://www.faa.gov/avr/sups/upn.cfm

## *N° 1999-00260 rendu public le 28 juillet 2003*

### PRODUITS VISÉS

Diodes d'alternateur (références 938D679-11 et 938D679-12) montées sur des alternateurs de DC-10 (références 977J150-1, 977J150-2, 977J150-3 et 977J150-4).

### OBJET

Le présent avis a pour objet de mettre au courant la totalité des propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance et distributeurs de pièces d'aéronefs de l'existence de diodes non conformes vendues par les entreprises TIC Electro, Ltd., située 540 Nepperhan Ave., Yonkers, NY 10701, et Gateway International Group, Inc., située 2881 NE 32nd Street, Unit 321, Fort Lauderdale, FL 33306.

### CONTEXTE

Des renseignements obtenus pendant une enquête menée par la Federal Aviation Administration (FAA) quant à l'existence d'éventuelles pièces non approuvées (SUP) ont permis d'établir que les entreprises TIC Electro, Ltd. et Gateway International Group, Inc. avaient vendu des diodes non conformes portant les références 938D679-11 et 938679-12. Ces diodes ne provenaient pas d'une source approuvée et ne respectaient pas les plans pertinents de Hamilton Sundstrand. Les diodes ne possèdent aucune marque d'identification du fabricant et sont dépourvues du symbole obligatoire de code de polarité. Il est possible d'identifier les diodes non approuvées à l'aide des marques suivantes (voir la photographie) :

| | |
|---|---|
| 938D679-11 9322 | 938D679-12 9322 |
| 938D679-11 9422 | 938D679-12 9422 |

### RECOMMANDATION

En vertu de la réglementation, les produits possédant un certificat de type doivent être conformes à leur définition de type. Les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance ainsi que les fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronefs devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces pour voir si des diodes indiquées ci-dessus s'y trouvent. Si une telle diode est installée sur un aéronef, contacter le Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA indiqué ci-dessous afin d'obtenir des conseils quant aux mesures appropriées à prendre. Si certaines de ces diodes font partie des pièces en inventaire, il est recommandé de les mettre en quarantaine afin d'en empêcher leur installation jusqu'à ce qu'une décision ait été prise pour chacune d'entre elles quant à leur admissibilité à une éventuelle installation.

### RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

La FAA aimerait recevoir toute information sur la découverte de la pièce susmentionnée provenant de n'importe quelle source, sur les moyens utilisés pour cerner la source et sur les mesures prises pour mettre la pièce hors service. Cet avis provient du Flight Standards District Office (FSDO) de Fort Lauderdale, 1050 Lee Wagener Blvd., Suite 201, Fort Lauderdale (Florida) 33315, téléphone : 954 356-7520. Il a été publié par le Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVR 20, téléphone : 703 668-3720.

# Bulletins SPÉCIAUX d'information de la NAVIGABILITÉ de la FAA

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis publie les Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB). Les SAIB sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :
http://www2.faa.gov/certification/aircraft/av-info/ad/saibs.htm

| SAIB N° | Fabricant | Modèle | Date de délivrance (mm/jj/an) |
|---|---|---|---|
| CE-03-59 | Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH | Discus b, Discus bT, Discus CS | 9/26/2003 |
| CE-03-58 | DG Flugzeugbau GmbH | DG-500MB | 9/26/2003 |
| CE-03-43R1 | Cessna | 100, 200, 300, et la série 400 | 9/23/2003 |
| CE-03-57 | Air Tractor, Inc. | AT-300, AT-400, AT-500, AT-600, et la série AT-800 | 9/22/2003 |
| NE-03-56 | Schweizer | 269C-1 | 9/19/2003 |
| CE-03-55 | Aerostar (Piper) | PA-600, -601, -601P, -602P et -700P | 9/18/2003 |
| CE-03-54 | Slingsby | T67A, T67B, T67C, T67M, T67M-MkII, T67M200, T67M260, et T67M260-T3A | 9/10/2003 |
| CE-03-53 | Piper | PA-46 | 9/9/2003 |
| CE-03-52 | Guide Best Practices Guide | Avions vieillissants de l'aviation générale | 9/4/2003 |
| CE-03-51 | Polskie Zaklady Lotnieze | PZL M18A | 8/22/2003 |
| NE-03-50 | Capewell Components LLC | Aiguilles des poignées d'ouverture de parachutes | 8/21/2003 |
| CE-03-49 | Mitsubishi Heavy Industries | MU-2B/-10/-15/-20/-25/-26: (réf. 008 à 347, sàf réf. 313, 321), MU-2B-30/-35/-36: (réf. 501 à 696 sàf 652, 661), MU-2B-25/-26/-26A/-40: (réf. 313SA, 321SA, 348SA à 459SA), et MU-2B-35/-36/-36A/-60: (réf. 652SA, 661SA, 697SA à 1569SA) | 8/13/2003 |
| CE-03-48 | Schempp-Hirth | planeurs Duo Discus T (numéros de série 1 à 78) | 8/8/2003 |
| CE-03-46 | Mooney | M20 | 7/21/2003 |
| CE-03-47 | Aerostar International Balloon | Tous les modèles sauf S-81A | 7/21/2003 |

# 2004

## SYMPOSIUMS, SALONS ET ATELIERS POUR LES TEA

**PACIFIQUE Du 28 janvier au 2 février**
Best Western Richmond Hotel & Convention Centre
7551, Westminster Highway, Richmond BC V6X 1A3
**Tél. :** 1 800 663-0299 ou 604 273-7878 **Fax:** 604 278-0188
**Internet :** www.richmond-hotel.ca

**CENTRE Du 3 au 5 mars**
Best Western Victoria Inn (aéroport de Winnipeg)
1808, av. Wellington, Winnipeg MB R3H 0G3
**Tél. :** 1 800 928 4067 ou 204 786-4801 **Fax:** 204 786-1329
**Internet :** www.vicinn.com

**OUEST Du 24 au 26 mars**
Coast Plaza Hotel & Conference Centre
1316, 33e Rue NE, Calgary AB T2A 6B6
**Tél. :** 1 800 661-1464 ou 403 248-8888 **Fax :** 403 248-0749
**Internet :** www.info@calgaryplaza.com

**ATLANTIQUE Du 29 avril au 1er mai**
CASINO Nova Scotia Hotel
1919, rue Upper Water, Halifax, NS B3J 3J5
**Tél.** : 1 866-425 4329 ou 902 421-1700 **Fax :** 902 422-5801
**Internet :** www.casinonovascotia.com

# rapports de difficultés en service

Reçu par Transports Canada
Entre le 1er juillet et le 30 septembre 2003

## aéronefs

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **AEROSPATIALE** | | | | | | |
| AS 350B | 6730 | Servocomm. hydraulique | SC5083 | Défectueuse | 20030703003 | PNR |
| AS 350BA | 2997 | Glissement | | Coincé | 20030918003 | ONT |
| AS 350BA | 6220 | Butée à siège sphérique | LB412311 | Rognée | 20030709007 | PAC |
| AS 350BA | 7421 | Allumeur | | Hors service | 20030826019 | PNR |
| AS 350B1 | 6510 | Manchon compensateur | 350A35105901 | Criqué | 20030910010 | PNR |
| AS 350B2 | 2400 | Arrêt d'urgence du réact. | 350A62252020 | Endommagé | 20030805011 | PAC |
| AS 350B2 | 2900 | Servocomm. latérale dr. | SC5083 | Hors service | 20030910007 | ONT |
| AS 350B2 | 6220 | Starflex | 350A31190703 | Usé/Desserré | 20030918011 | ONT |
| AS 350B2 | 6300 | Arbre court | 350A34015002 | En bon état de service | 20030910006 | PAC |
| AS 350B2 | 7250 | Module 5 | 70BM055420 | Limaille | 20030910008 | PNR |
| AS 350B3 | 2300 | Masse circuit | | Défectueuse | 20030811002 | PAC |
| **AIR TRACTOR** | | | | | | |
| AT 802A | 2913 | Joint torique | MS28775314 | Déchiré | 20030909002 | PNR |
| **AIRBUS** | | | | | | |
| A310 308 | 0000 | Échangeur thermique | 1879009 | Révisé | 20030930002 | QUE |
| A310 308 | 2210 | Servoc. pil. autom. lacet | 30513126 | | 20030819001 | QUE |
| A310 308 | 2710 | Servocomm. d'aileron | 31055150 | Brisée | 20030911001 | NCR |
| A310 308 | 2913 | Cond. de vidange carter | 2244404523 | Boulon et écrou criqués | 20030807001 | QUE |
| A320 211 | 2700 | Nil/inconnu | | | 20030806003 | QUE |
| A320 231 | 3250 | Ens. embrayage frein/dir. | C20216338203 | | 20030805006 | ONT |
| A340 313 | 3200 | Train d'atterrissage | | | 20030820001 | QUE |
| **BEECH** | | | | | | |
| A100 | 2810 | Réservoir carburant | 503890347 | Limé | 20030903004 | PNR |
| A100 | 3233 | Vérin | 508202085 | Grincement | 20030910009 | ONT |
| A100 | 5521 | Gouv. de profondeur | | Criquée | 20030904005 | PNR |
| B100 | 2161 | Soupape solénoïde | | | 20030925004 | ONT |
| B100 | 3230 | Disjoncteur | PDLM80 | Déclenché | 20030808003 | PNR |
| B100 | 3230 | Soup. d'exp. thermique | MS28893C8 | Fuite | 20030813005 | PNR |
| B200 | 3240 | Tuyau dégivreur freins | 1013800159 | Usé | 20030827013 | PNR |
| B200 | 5311 | Cloison | 1019100383 | Criquée | 20030703009 | ATL |
| B200 | 5313 | Lisse | 101406335 | Criquée | 20030703008 | ATL |
| B200C | 3242 | Plaquettes d'usure | UNKNOWN | Dérivetées | 20030925005 | ONT |
| B300 | 2100 | Flexible | 11791W5635 | Endommagé | 20030804001 | QUE |
| B300 | 7922 | Expansion thermique | VA723747 | Neuve | 20030908010 | PNR |
| C90A | 2730 | Boul. et ferr.de charnière | 50610000546 | Usés | 20030812001 | ONT |
| C90A | 3610 | Gaine d'air pour instrum. | 1013202661 | Usée par frottement | 20030717001 | ONT |
| C90A | 5200 | Boulon | 50420013371 | Trop court | 20030908006 | ATL |
| C90A | 7330 | Jauge de carburant | 811015 | Amorçage d'arc | 20030828004 | ONT |
| D95A | 2420 | Alternateurs | 1100718 | Défectueux | 20030908004 | ONT |
| 100 | 1000 | Rondelle PLI | 6147514435 | Manquante | 20030729017 | PNR |
| 100 | 2750 | Boîte de vitesse | 99524122 | Transmission foirée | 20030729025 | PNR |
| 1900C | 5210 | Joint | 1144000301 | Intact | 20030924001 | PAC |
| 1900D | 2425 | Voltmètre alternatif | 1143800331 | Brûlé | 20030825015 | ONT |
| 1900D | 2780 | Transmission flexible | 1013800006 | Brisée | 20030825014 | ONT |
| 1900D | 3234 | Boîte de sélecteur | 1013841377 | Défectueuse | 20030905004 | PNR |
| 1900D | 3340 | Fil | | Usé par frottement | 20030805008 | ATL |
| 1900D | 3500 | Conduite d'oxygène | 1145600585 | Criquée | 20030928001 | PNR |
| 1900D | 7314 | Pompe carburant BP | 1143880425 | Fuite | 2 RDS | ONT |
| 1900D | 8011 | Roulement | 03601018 | Défectueux | 20030808001 | ATL |
| 200 | 2312 | Antenne GPS/VHF | CI2480100 | Défectueuse | 20030808002 | PNR |
| 200 | 2460 | Bloc d'alimentation c.c. | 70410 | Défectueux | 20030825011 | PNR |
| 200 | 2821 | Purgeur | 710C4X | Fuite | 20030721001 | ATL |
| 200 | 5230 | Porte | 85355041 | Défectueuse | 20030826001 | PNR |
| 99 | 3230 | Enrouleur de tuyau | AE3660120G0230 | Rompu | 20030825012 | ONT |
| 99 | 3230 | Vérin train principal | | | 20030716005 | ONT |
| 99 | 7930 | Fil | | Usé par frottement | 20030731018 | PNR |
| **BELL** | | | | | | |
| 204B | 6420 | Bloc de bobinage | 204011722005 | Criqué | 20030923010 | PNR |
| 205A 1 | 5320 | Long. bord d'att. empen. | 205030163095 | Criqué | 20030910004 | PNR |
| 205A 1 | 6310 | Soufflet de protection | 205040176101 | Déchiré | 20030915008 | PAC |
| 206B | 2551 | Rampe d'épandage | | Défectueuse | 20030825006 | PAC |
| 206B | 3211 | Support | 206031302269S | Criqué | 20030812002 | ONT |
| 206B | 6310 | Embrayage | CL422501 | | 20030915001 | ONT |
| 206B | 6330 | Roulement | BSH16ATC32 | Desserré | 20030930005 | PAC |
| 206B | 6500 | Raccordement Thomas | 327211 | Défectueux | 20030709006 | ONT |
| 206B | 6510 | Bloc d'obturation | 3272H | Criqué | 20030708012 | ONT |
| 206B | 7600 | Glissement | 206060750001 | Rivet cisaillé | 20030915012 | ONT |
| 206B | 8011 | Flasque pal. côté moteur | 150SG1028 | Usée | 20030806005 | PNR |
| 206L | 6340 | Tachogénérateur | 32005023 | Desserré | 20030826004 | PNR |
| 206L 1 | 2400 | Résistance | RCR326820JM | Brûlée | 20030826010 | ONT |
| 206L 1 | 5302 | Raccordement | 206031329103 | Criqué | 20030903009 | ONT |
| 206L 3 | 6510 | Boulon | AN1747A | Filetage foiré | 20030930010 | ONT |
| 212 | 2910 | Tuyau | 70012J22OW234 | Rompu | 20030708013 | ONT |
| 212 | 2910 | Tuyau | 70012F000X204 | Rompu | 20030828001 | ONT |
| 212 | 5302 | Racc. g. poutre qu. fus. | 212030161001 | Brisé | 20030825008 | PAC |
| 212 | 5302 | Panneau poutre de qu. | H20503281177 | Décollé | 20030915013 | PAC |
| 212 | 6300 | Tube de commande | 212060724033 | Usé par frottement | 20030708011 | ONT |
| 212 | 6320 | 2 tuyaux | 70061L275W210A | | 20030731020 | PNR |
| 212 | 6400 | Tube de commande | 212001053005 | Usé par frottement | 20030708009 | ONT |
| 212 | 6410 | Pale rotor de queue | 212010750105FM | Défectueuse | 20030710002 | ONT |
| 212 | 6500 | Accouplem. int. et ext. | 204040603009 | Corrodés | 20030708008 | ONT |
| 212 | 6520 | Arbre de chang. de pas | 209011710005 | Filetage foiré | 20030708010 | ONT |
| 407 | 6230 | Roulement | 407040036107 | Écaillé | 20030725004 | PNR |
| **BELLANCA** | | | | | | |
| 7GCBC | 5600 | Lanterneau hublot | 41373 | Brûlé | 20030708007 | PNR |
| 8GCBC# | 2720 | Pédale frein palonnier | 315371 | Déformée et criquée | 20030825004 | PNR |
| 8GCBC# | 2720 | Pédale frein palonnier | 315371 | Criquée | 20030825002 | PNR |
| 8GCBC# | 2720 | Câbles gouv. direction | 12364 | Effilochés | 3 RDS | ONT |
| 8GCBC# | 2750 | Câble commande volets | 19023 | Effiloché | 3 RDS | VAR |
| 8GCBC# | 2780 | Câble | 19023 | Effiloché | 20030722001 | PNR |
| 8GCBC# | 7120 | Bâti moteur | | | 20030815001 | PNR |
| **BOEING** | | | | | | |
| 727 22 | 5310 | Supp. logement roue av. | BS294 | Criqué | 20030805003 | PNR |
| 727 233 | 2750 | Méc. actionnement volet | 652661433 | Difficile à orienter | 20030813003 | ONT |
| 727 25C | 5270 | Manocontact | S586 | Désaligné | 20030729013 | PNR |
| 727 251 | 2561 | Gilet de sauvetage | P0723107 | | 20030827005 | NCR |
| 727 251 | 2565 | Écrou d'ancrage | 69492111 | Manquant | 20030827008 | QUE |
| 727 251 | 2740 | Poulie | MS202204 | Usée | 20030827011 | NCR |
| 727 251 | 5753 | Boulons de galets | 66147195 | Manquants | 20030827012 | NCR |
| 737 2H4 | 2612 | Connecteur | 87858201 | Résistance faible | 20030910005 | PNR |
| 737 2H4 | 2761 | Circuit hydraul. "A" | 65449617 | Boîtier criqué | 20030716003 | PNR |
| 737 2Q9 | 5330 | Fuselage principal | | | 20030918007 | ATL |
| 737 201 | 2750 | Indicateur de volet | 2061141 | Défectueux | 20030806004 | PNR |
| 737 201 | 2761 | Vérin | 65449617 | Criqué | 20030820003 | PNR |
| 737 201 | 5280 | Ferrure d'articulation | 58423782 | Criquée | 20030826016 | ATL |
| 737 204 | 2730 | PCU ascenseur | 654476114 | Fuite | 20030731017 | PNR |
| 737 217 | 2761 | Vérin | 654456110 | | 20030929006 | PNR |
| 737 217 | 3340 | Nil/inconnu | | | 20030805001 | PAC |
| 737 242C | 5312 | Cloison de press. avant | | Criquée | 20030923008 | ONT |
| 737 242C | 5330 | Revêtement du fuselage | | Criqué | 20030923009 | ONT |
| 737 242C | 5744 | Rail de volet | 654642821 | Criqué | 20030923007 | ONT |
| 737 275 | 0000 | Feu anticollision | | | 20030704004 | PNR |
| 737 281 | 2421 | Circuit triphasé | | | 20030902002 | QUE |
| 737 7CT | 2740 | Vérin | 6355B000103 | | 20030905001 | ONT |
| 747 433 | 2121 | Ventilateur | 732591F | | 20030820002 | QUE |
| 767 233 | 2710 | Verrou aileron extérieur | 550030011 | Verrouillé | 20030806008 | QUE |
| 767 233 | 3244 | Train principal | | | 20030827003 | QUE |
| 767 375 | 3450 | Tabl. de bord TCAS ATC | | | 20030919003 | QUE |
| **BOEING HELICOPTERS** | | | | | | |
| 234 | 7200 | Moteur | | | 20030716007 | PAC |
| **BRITISH AEROSPACE** | | | | | | |
| BAE 125 800A | 2100 | Turbine de réfrigération | 20388022 | Défectueuse | 20030807006 | QUE |
| BAE 146 200 | 5311 | Passage de roue sup. | | Criqué | 20030728002 | ATL |
| **CANADAIR** | | | | | | |
| CL215 6B11(CL415) | 2810 | Réservoir carbur. | 21564002 | Fuite | 2 RDS | ONT |
| CL215 6B11(CL415) | 2810 | Réservoir carbur. | 215640024 | Fuite | 3 RDS | ONT |
| CL215 6B11(CL415) | 2810 | Réservoir carbur. | 21564075 | Fuite | 20030903008 | ONT |
| CL215 6B11(CL415) | 7100 | Conduite de retour | 21575032214 | Usée par frottement | 20030919001 | QUE |
| CL600 1A11(600) | 0000 | Moteur | | | 20030916003 | NCR |
| CL600 2A12(601) | 2432 | Bloc-batterie | 6104789 | Surchauffé et brûlé | 20030724002 | ONT |
| CL600 2A12(601) | 2731 | Vérin compensateur pas | 6009230165 | Défectueux | 20030903006 | ONT |
| CL600 2A12(601) | 5520 | Douille | 60010300563 | Défectueuse | 20030731005 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 0000 | Tuyau carburant | 601R6227221 | Amorçage d'arc | 20030930013 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2100 | Système rég. ambiance | 601R9500115305 | En bon état de service | 20030905002 | NCR |
| CL600 2B19(RJ) | 2210 | Tabl. de comm. de vol | 8220044001 | | 20030922003 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2610 | Extincteur | 47259701 | | 20030807002 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2731 | Vérin du stabilis. de pas | 83963 | | 20030707006 | ONT |

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CL600 2B19(RJ) | 2761 | PCU vérin | | | 20030730006 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2910 | Conduite hydraulique | | Fuite | 20030806002 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 2997 | Disjoncteur | MS220733 | | 20030713001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 3260 | Pos. train d'atterrissage | | | 20030902001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 3320 | Appareil d'éclairage | BC10065003 | Brûlé | 20030729004 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5210 | Levier pivot | 601R3197411 | Brisé | 20030713003 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5230 | Goupille | HSP115P0941400 | | 20030910002 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Pare-brise poste de pil. | NP1393215 | Éclaté | 20030713002 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Pare-brise copilote | | Criqué | 20030729002 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Hublot de gauche | NP1393225 | Éclaté | 20030922001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Hublot | | | 2 RDS | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 5610 | Pare-brise | NP13932110 | Criqué | 20030921001 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 7110 | Réacteur supérieur g. | 22850080801 | Endommagé | 20030807003 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 7200 | Boîte transm. acc. | 6014T81G28 | Défectueuse | 20030825016 | QUE |
| CL600 2B19(RJ) | 7200 | Moteur | | | 20030729003 | QUE |
| CL600 2C10(RJ) | 0000 | Hublot latéral gauche | NP1393225 | Criqué | 20030930015 | NCR |
| CL600 2C10(RJ) | 2215 | Servocomm. autopilote | UNKNOWN | Défectueuse | 20030715002 | QUE |
| CL600 2C10(RJ) | 2710 | Comm. déporteurs | | Brisées | 20030922002 | QUE |
| CL600 2C10(RJ) | 3130 | Centrale aérodyn. | 8220372436 | Défectueuse | 20030902003 | NCR |
| CL600 2C10(RJ) | 5280 | Porte | CC67010520 | | 20030915007 | NCR |
| **CESSNA** | | | | | | |
| A185F | 2730 | Tube tige poussoir | 051011110 | Coincé | 20030731004 | QUE |
| A185F | 2750 | Supp. de poulie de volets | 0512128 | Détaché | 20030928002 | PAC |
| T210M | 0000 | Vis platinée | 6320 | Brisée | 20030916002 | PAC |
| U206A | 5415 | Support | 121343317 | Criqué | 20030915010 | ONT |
| U206B | 7603 | Manettes des gaz | 122210A | Défectueuses | 20030731002 | ONT |
| U206F | 2400 | Disjoncteur | | | 20030726004 | QUE |
| U206F | 5751 | Rivet | | Desserré | 20030726006 | QUE |
| U206F | 7600 | Manette des gaz | C2995050101 | | 20030726003 | QUE |
| U206G | 5415 | Support | 121343317 | Criqué | 20030912001 | ONT |
| 150L | 8530 | Culbuteurs | | | 20030812003 | ONT |
| 150M | 5530 | Raccord arrière gauche | 04311481 | Criqué | 20030702005 | PAC |
| 152 | 5530 | Support d'attache dérive | 04310093 | Criqué | 20030731010 | ATL |
| 172M | 2434 | Balais | E54118 | Usés | 20030908005 | ONT |
| 172M | 5711 | Plaque longeron | 05233151 | Corrodée | 20030915006 | NCR |
| 172M | 8012 | Solénoïde du moteur | S19911 | Hors service | 20030812004 | ONT |
| 172S | 0000 | Guignol (ascenseur) | 05341221 | Guignol usé | 20030930007 | ONT |
| 172S | 0000 | Fil (feu de pos. gauche) | C8220010201 | Fil brûlé | 20030930009 | ONT |
| 177 | 2710 | Commande d'aileron | 176703013 | Usée | 20030918002 | PNR |
| 180H | 3411 | Conduite statique | IMP44PN | Défectueuse | 20030703005 | ONT |
| 180J | 5530 | Raccord dorsal | 07120013 | Criqué | 20030807007 | PAC |
| 182B | 5300 | Train support droit | 05411212 | Criqué | 20030703010 | ONT |
| 182P | 5510 | Cloison | 07126153 | Criquée | 20030711002 | ONT |
| 207 | 3246 | Tuyau | 600X6 | Pincé | 20030827004 | PNR |
| 208B | 2750 | Tuyau | 26620185 | Usé | 20030915002 | ONT |
| 208B | 2750 | Commande du tuyau | 26600111 | Criquée | 20030925003 | ONT |
| 208B | 5322 | Support | 26111441 | Criqué | 20030827001 | ONT |
| 401 | 7800 | Pince | NH100089740 | Brisée | 20030827007 | PNR |
| 401B | 2810 | Cloison | 56181065 | Criquée | 20030826003 | PNR |
| 441 | 5220 | Joint | CM3838296 | Coupé | 20030708003 | PAC |
| 441 | 8011 | Démarreur-alternateur | 23047004 | Défectueux | 20030729007 | PAC |
| 550 | 1000 | Ressort | 08128111 | Brisé | 20030729014 | ONT |
| 550 | 1400 | Boulon | S346151 | Trop long | 20030702001 | ONT |
| 550 | 2613 | Boucle de détection | 99120363 | Usée par frottement | 20030910001 | ONT |
| 550 | 2701 | Vis | MS24694S76 | Usée par frottement | 20030825007 | QUE |
| 550 | 3097 | Fil | W84C20 | | 20030724004 | ONT |
| 550 | 3210 | Joint | 681316 | Endommagé, déchiré | 20030724003 | ONT |
| 550 | 3222 | Essieu | 66412005 | Corrodé | 20030724005 | ONT |
| 550 | 3242 | Stator | 215286 | Défectueux/brisé | 2 RDS | PAC |
| 550 | 5220 | Joint | | | 20030710004 | ONT |
| 550 | 7120 | Carter intermédiaire | 310239001 | Corrodé | 20030724006 | ONT |
| 560 | 3240 | Conduite hydr. frein g. | 651710917 | Usée par frottement | 20030731011 | ATL |
| 750 | 5697 | Faisceau de câbles | PQ020JE004 | Court-circuité | 20030703004 | ONT |
| **CONAIR** | | | | | | |
| FIRECAT | 3230 | Vérin trappe train princ. | 89H10528 | Fuite | 20030912004 | PAC |
| **CONVAIR** | | | | | | |
| 580 | 2612 | Connecteur | 351005 | Brisé | 20030826013 | PAC |
| 580 | 3210 | Boul. bras de couple APE | 528075 | Brisé | 20030825009 | PAC |
| **DASSAULT** | | | | | | |
| FALCON 10 | 5700 | Bec extérieur gauche | F10A183A1 | Endommagé | 20030703006 | ONT |
| FALCON 50 | 2910 | Cond. hydr. de retour dr. | F50B765252 | Fuite | 20030807005 | ATL |
| **DEHAVILLAND** | | | | | | |
| CS2F 2 | 5744 | Charnière aileron | 89W121CSM100121 | Brisée | 20030911004 | PNR |
| DHC 2 MKI | 2720 | Att. de pédale à ressort | C2CF697 | | 20030726002 | QUE |
| DHC 2 MKI | 2822 | Pompe inclinée | P19AF | Fusée | 20030918009 | PAC |
| DHC 2 MKI | 3246 | Corps de palier | C2UF1761 | Criqué | 20030806006 | ONT |
| DHC 2 MKI | 5521 | Gouv. de prof. dr. et g. | C2TE37ND | Criquées | 3 RDS | PAC |
| DHC 2 MKI | 5751 | Masse d'équil. aileron | | Desserrée | 20030725001 | QUE |
| DHC 3 | 3246 | Hauban du flotteur g. | C2UF1085 | Criqué | 20030829001 | QUE |
| DHC 3 | 5740 | Hauban de voilure | VALC3W1005 | Rev. bout queue criqué | 2 RDS | PAC |
| DHC 6 | 3211 | Butée de talonnage | TBO8U11373 | Défectueuse | 20030904004 | NCR |
| DHC 6 200 | 6123 | Interrupteur | C6NE10473 | Neuf | 20030723005 | PAC |
| DHC 6 300 | 2720 | Pédale du palonnier | C6CFM12106 | Brisée | 20030723003 | QUE |
| DHC 6 300 | 7500 | Conduite d'air de prélèv. | RC6VW10263 | Trouée | 20030908009 | PAC |
| DHC 7 102 | 2435 | Idem | BC09100 | Roulement défectueux | 20030908007 | ONT |
| DHC 7 102 | 2435 | Démarreur-alternateur | BC09101 | Cisaillé | 20030908008 | ONT |
| DHC 8 100 | 0000 | Vérin de déport. de roulis | | Boîtier criqué | 2 RDS | NCR |
| DHC 8 100 | 2761 | Vérin de déporteur | | | 20030924003 | NCR |
| DHC 8 100 | 2910 | Tuyau | 82920010307 | | 20030925002 | NCR |
| DHC 8 100 | 5280 | Bielle | 83231027001 | Brisée | 20030904002 | QUE |
| DHC 8 102 | 2750 | Sup. détecteur de couple | 85711423101 | Criqué | 20030729019 | PNR |
| DHC 8 102 | 2910 | Trame du train pr. ext. | 85410318 | Usée par frottement | 20030717002 | ATL |
| DHC 8 102 | 3220 | Mécanisme de centrage | 89607 | Criqué | 20030825003 | ONT |
| DHC 8 102 | 3244 | Pneu de roue principale | H31X97513 | | 2 RDS | PAC |
| DHC 8 102 | 3246 | Boulon | 43667 | Allongé/Brisé | 20030811004 | ONT |
| DHC 8 102 | 5610 | Pare-brise | 07802 | Criqué | 20030922005 | ATL |
| DHC 8 300 | 2910 | Conduite hydraulique | 82970010477 | | 20030926001 | NCR |
| DHC 8 300 | 3230 | Solénoïde | 11972 | Haute résistance | 20030709001 | NCR |
| DHC 8 400 | 2434 | Démarreur-altern. en c.c. | 11521062 | | 20030904001 | QUE |
| DHC 8 400 | 2612 | Détect. incendie PEC | | | 4 RDS | VAR |
| DDHC 8 400 | 2913 | Pompe entraînée moteur | | | 20030819003 | NCR |
| DHC 8 400 | 6120 | Dispos. comm. du pas | | | 20030729021 | ONT |
| DHC 8 400 | 7160 | Vérin de porte de dériv. | | | 20030729018 | QUE |
| **DIAMOND** | | | | | | |
| DA 20 A1 | 7810 | Tuyère d'échappement | 2500324 | Criquée | 20030730004 | PNR |
| **DOUGLAS** | | | | | | |
| A26C | 7112 | Tube de tige poussoir | | Usé par frottement | 20030911003 | PNR |
| DC9 83 | 2130 | Porte de l'office arrière | | Défectueuse | 20030903015 | QUE |
| DC9 83 | 2130 | Régul. de press. cabine | | Défectueux | 20030903014 | QUE |
| DC9 83 | 2197 | Porte d'office | | Défectueuse | 20030905007 | QUE |
| DC9 83 | 2421 | Entraînement à vit. const. | 696233B | | 20030826015 | QUE |
| DC9 83 | 3260 | Train avant | | Défectueux | 20030811003 | QUE |
| **EUROCOPTER DEUT** | | | | | | |
| BO105 C BS | 6300 | Roue libre | 4638202007 | Éclatée | 20030811001 | ONT |
| BO105 C CDN | 2400 | Solénoïde | 121433 | Court-circuité | 20030724001 | ONT |
| BO105 C CDN | 2900 | Collecteur corps valve | 10546649 | Défectueux | 20030903002 | ONT |
| BO105 S CDN BS 4 | 6320 | Roulement à rouleaux | 4638302024 | Écaillé | 20030730007 | ONT |
| **FAIRCHILD** | | | | | | |
| SA227DC | 2440 | Goujon mise à la masse | GS550 | Brûlé | 20030818002 | PNR |
| GROB | | | | | | |
| G 115C | 2497 | Nil/inconnu | | | 20030728003 | ONT |
| G 115C | 2700 | Ressort | RZ1241 | Brisé | 20030817001 | ONT |
| **GRUMMAN** | | | | | | |
| GA 7 | 2730 | Avertisseur sonore | 7C103053 | Criqué | 20030827010 | QUE |
| **HAWKER SIDDELEY** | | | | | | |
| HS 748 2A | 2130 | Poignée | | Défectueuse | 20030811006 | PNR |
| HS 748 2A | 2900 | Conduite hydraulique | | Fuite | 20030731016 | PNR |
| **HUGHES** | | | | | | |
| 369D | 6210 | Tige de pale repliable | 369A10045 | Cisaillée | 2 RDS | PNR |
| 369D | 6320 | Pal roul sortie rot. queue | 369D25416 | Criqué | 20030918010 | NCR |
| 369E | 1000 | Ferrure de fixation mât | 95K0300305 | Mal ajustée | 20030709010 | ONT |
| 369E | 6520 | Roulement à rouleaux | 369D25146 | Défectueux | 20030903005 | ONT |
| 500D | 6210 | Pale rotor | 500P2100101 | Criquée | 20030728001 | PNR |
| **ISRAEL** | | | | | | |
| ASTRA SPX | 0000 | Train avant | | | 20030929004 | NCR |
| ASTRA SPX | 2120 | Manchon de conduite | 783108505 | Manchon troué | 20030704002 | ONT |
| **LANCAIR** | | | | | | |
| IV P | 3220 | Train avant | | | 20030929005 | PNR |
| **LEARJET** | | | | | | |
| 45 | 2823 | Robinet d'arrêt carburant | 662820010003 | | 20030924006 | PNR |
| **LOCKHEED** | | | | | | |
| L 1011 385 3 | 2910 | Tube | 1515762419 | Rompu | 20030704001 | QUE |
| **MAULE** | | | | | | |
| MX 7 235 | 3242 | Disque de frein | 16413601 | Défectueux | 20030729005 | PAC |
| **MCDONNELL DOUGLAS HC** | | | | | | |
| 500N | 6500 | Câbles avants | 500N720155 | Défectueux | 20030729016 | PNR |

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **MORAVAN** | | | | | | |
| Z242L | 2731 | Câbles | Z4244120000 | Fils brisés | 20030730005 | ONT |
| **PIAGGIO** | | | | | | |
| P180 AVANTI | 7220 | Conduite du reniflard | 80337035003 | Déformée | 20030930001 | ONT |
| **PILATUS** | | | | | | |
| PC 12 45 | 2100 | Interrupteur | 9738132212 | Surchauffé | 20030811005 | QUE |
| PC 12 45 | 2822 | Faisceau de câbles | | Entaillé | 20030716004 | ONT |
| PC 12 45 | 3130 | Échelle barométrique | | Coincée | 20030905005 | PNR |
| PC 12 45 | 3140 | Générateur de symboles | 066040211113 | Défectueux | 20030826007 | PNR |
| PC 12 45 | 3160 | Afficheur EFIS | 066031252500 | Brisé | 20030905006 | PNR |
| PC 12 45 | 3233 | Vérin train principal | 960300110 | | 20030807004 | PNR |
| PC 12 45 | 3242 | Disque rotor | 15907400 | Criqué | 20030725002 | PAC |
| PC 12 45 | 3260 | Détecteur de proximité | 9739033111 | | 20030924002 | ONT |
| PC 12 45 | 3260 | Relais | 9740926112 | Défectueux | 20030908001 | ONT |
| PC 12 45 | 3418 | Puits chal. cône de nez | | | 20030814001 | ONT |
| **PIPER** | | | | | | |
| PA23 250 | 2823 | Carburant ext. gauche | 3085600 | Câble CTR brisé | 20030926004 | ONT |
| PA23 250 | 2910 | Conduite hydraulique | 1771703 | Usée par frottement | 20030908002 | PNR |
| PA23 250 | 3221 | Traînée ext. gauche | 1742003 | Criquée | 20030926005 | ONT |
| PA23 250 | 3230 | Fil microcontact | | Brisé | 20030805005 | QUE |
| PA23 250 | 7414 | Roulement | 67542 | Usé | 20030926003 | ONT |
| PA28 160 | 2800 | Filtre à carburant | BA100871002 | Foiré | 20030826002 | PNR |
| PA28 161 | 0000 | Antenne | | Séparée | 20030930011 | ONT |
| PA28 161 | 2560 | Antenne | | Séparée | 20030930012 | ONT |
| PA30 | 3220 | Carter | 2075209 | Criqué | 20030730010 | ONT |
| PA31 | 3210 | Chape | 404130405 | Criquée | 20030730001 | PAC |
| PA31 350 | 2913 | Pompe hydraulique | | | 20030912005 | PNR |
| PA31 350 | 3220 | Train avant | | Défectueux | 20030703016 | PAC |
| PA31 350 | 3222 | Logement train avant | 4027300 | Criqué | 20030730002 | PNR |
| PA31 350 | 3230 | Câble sélecteur train | 554401 | Effiloché | 20030723002 | ATL |
| PA31T | 3211 | Vérin - nervure d'aile | 5037707 | Criqué | 20030606001 | ONT |
| PA34 200 | 3210 | Train principal | | Affaissé | 20030731006 | QUE |
| PA34 200T | 3231 | Train principal | A6709010 | Criqué | 20030729020 | PNR |
| PA42 | 3250 | Levier direction | 70933003 | Criqué | 20030926002 | ONT |
| PA42 | 5310 | Verrous des gouvernes | | | 20030708001 | PAC |
| PA44 180 | 3221 | Tourillon | 67054003 | Criqué | 20030918004 | ATL |
| **REIMS AVIATION** | | | | | | |
| F182 Q | 5312 | Cloison | 07125033 | Criquée | 20030915011 | ONT |
| **ROBINSON** | | | | | | |
| R44 | 7314 | Pompe à carburant | | | 20030715001 | PNR |
| R44 | 7414 | Condensateur | 10100615 | Défectueux (inopérant) | 20030826005 | QUE |
| **SAAB** | | | | | | |
| 340B | 3320 | Support à lampe | 6500111 | Brûlé | 20030730009 | PNR |
| **SHORT&HARLAND** | | | | | | |
| SC7 3 | 0000 | Roue | AH42883 | Endommagée | 20030905008 | PNR |
| **SIKORSKY** | | | | | | |
| S76A | 2430 | Aéronef | | | 20030918012 | PNR |
| S76A | 6710 | Embout à roture | 7625102701101 | Cisaillé | 20030918006 | QUE |
| **SWEARINGEN** | | | | | | |
| SA226TC | 2897 | Fiche Cannon | PT02E82P | Brûlée | 20030903017 | PAC |
| SA226TC | 3260 | Fil | 120 | Brisé | 20030711001 | PNR |
| SA226TC | 5230 | Bac de récupération | 27200631 | Criqué | 20030722005 | PNR |
| SA226TC | 5751 | Contrepoids | 2734027001 | Déchiré | 20030714001 | PNR |
| SA227AC | 3251 | Vérin d'orientation | 2719087009 | Jeu excessif | 20030825013 | ONT |

## moteurs

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **ALLIED SIGNAL** | | | | | | |
| ALF-502L | 7261 | Pompe à huile - moteur | NA | | 20030722003 | QUE |
| **ALLISON** | | | | | | |
| AE-3007A1 | 7250 | Arbre de turbine BP | 23074538 | Frotté/chauffé | 20030718004 | QUE |
| 250-C20 | 7250 | Aube roue 1er étage | 6886407 | Brisée | 20030731003 | ONT |
| 250-C20 | 7323 | Conduite | 6870035 | Brisée | 20030731012 | PNR |
| 250-C20B | 7250 | Gicleur 1er étage | 23031937 | Criqué | 20030829002 | PNR |
| 250-C20B | 7323 | Régulateur P.T. | 252466715 | Défectuosité interne | 20030722004 | PNR |
| 250-C20B | 7900 | Rondelle compression | MS9732019 | Manquante | 20030918001 | PAC |
| 250-C28B | 7230 | Compresseur | 6898607 | Défectueux | 20030923005 | ONT |
| 250-C28B | 7230 | Conduit de décharge | 6895803 | Criqué | 20030930006 | PAC |
| 250-C30S | 7921 | Serpentin aérodynam. | 23063372 | Déchiré | 20030725005 | QUE |
| **AVCO LYCOMING** | | | | | | |
| HIO-360-D1A | 8500 | Moteur | H10360D1A | Aucune puissance | 20030703013 | QUE |
| IO-360-L2A | 8011 | Démarreur | PM2401 | Brûlé | 20030704003 | ONT |
| LTIO-540-F2BD | 8560 | Roulement / arbre | | Cisaillé | 20030724007 | NCR |
| LTIO-540-J2BD | 8520 | Tige de raccord | | Brisée | 20030729006 | ATL |
| O-235-L2C | 8520 | Boulon | STD705 | Dévissé | 20030731009 | QUE |
| O-235-L2C | 8530 | Piston | LW13623 | Défectueux | 20030703007 | ATL |
| O-320-B2C | 7414 | Magnéto | 106006141 | Défectueux | 20030710003 | ONT |
| O-320-B2C | 7921 | Refroidisseur huile mot. | 20008A | Fuite | 20030703001 | PNR |
| O-320-D2J | 8530 | Piston | 75089 | Criqué | 20030813002 | QUE |
| O-320-E2A | 7414 | Déclic par accoupl. | | Coincé | 20030828003 | ONT |
| O-320-E2D | 7120 | Bâti moteur | 05510171 | Brisé | 20030703002 | PNR |
| O-320-E2D | 7322 | Carburateur | MA45PA | Défectueux | 20030729009 | PNR |
| O-320-E2D | 7810 | Silencieux | 175400114 | Fuite | 20030930008 | PNR |
| O-320-E2D | 8530 | Joint pouss. ar. cames | 18840 | Usé | 20030806007 | PAC |
| O-320-E3D | 7321 | Soupape à flotteur | 233615 | Défectueuse | 20030825005 | PAC |
| O-360-A1A | 7322 | Carburateur | 1041641 | Vis desserrées | 20030729011 | PNR |
| O-360-A4A | 8530 | Soupape d'échapp. | SA10204 | Séparée | 20030710001 | PNR |
| O-360-A4M | 8530 | Ressort soup. d'échapp. | L11795 | Brisé | 20030827009 | ONT |
| TIO-540-AJ1A | 8550 | Joint étanche à l'huile | STD213 | Fuite | 20030703014 | QUE |
| TIO-540-A2B | 8530 | Goujon | 381369679 | Brisé | 20030924005 | ATL |
| TIO-540-J2BD | 7322 | Tuyau conduite détection | 193F0004D0330 | Défectueux | 20030709002 | PNR |
| TIO-540-J2BD | 8520 | Arbre à vilebrequin | LW10346 | Cisaillé en 2 endroits | 20030826006 | PNR |
| TIO-540-J2BD | 8520 | Carter moteur | | Criqué | 20030903001 | ATL |
| TIO-540-J2BD | 8530 | Goujons fixation cylindre | | Brisés | 20030922004 | ATL |
| T5313B | 7200 | Prise d'entr. accessoires | 107010101 | Défectueuse | 20030912003 | PAC |
| **BOMBARDIER ROTAX** | | | | | | |
| 912 S3 | 7810 | Conduite d'échapp. | 2500324 | Criquée | 20030730003 | PNR |
| **CFM INTERNATIONAL** | | | | | | |
| CFM56-5A1 | 7810 | Buse du réacteur | | | 20030826018 | QUE |
| CFM56-5C4 | 7200 | Moteur | | | 20030826006 | QUE |
| **CURTISS WRIGHT** | | | | | | |
| 982C9HE2 | 8530 | Cylindre | CON008046305 | Séparé | 20030909001 | PAC |
| 982C9HE2 | 8550 | Moteur | | | 20030826014 | PAC |
| **GARRETT** | | | | | | |
| TFE731-5BR | 7250 | Pale de BP3 | 3060690 | Défectueuse | 20030925001 | ATL |
| TPE331-10UA | 7321 | Régulateur de carburant | 8978017 | Défectueux | 20030709008 | PNR |
| TPE331-10UGR | 7250 | Roue de turb. 1er étage | 31081642 | Défectueuse | 20030708006 | PNR |
| TPE331-11U-611G | 6114 | Régulateur hélice | 89741016 | Défectueux | 20030702004 | PAC |
| **GENERAL ELECTRIC** | | | | | | |
| CT58-140-1 | 6310 | Moteur | | Défectueux | 20030827006 | PAC |
| **PRATT & WHITNEY** | | | | | | |
| JFTD12A-4A | 7320 | Largage / press. essence | 58692 | Défectueux | 20030702002 | PAC |
| JT15D-4 | 7230 | Capuchon gén. essence | | Criqué | 20030707001 | ATL |
| JT15D-4 | 7250 | Segment déflecteur | 311963101 | Criqué | 20030716001 | ONT |
| JT15D-4 | 7250 | Aube turbine HP | 3028601 | Fracturée | 20030828005 | PAC |
| JT8D-15 | 7200 | Moteur | | | 20030910003 | PNR |
| JT8D-15A | 7300 | Allumeur | AA725 | Défectueux | 20030718001 | ONT |
| JT8D-219 | 4990 | APU | GTC8598DHF | Défectueux | 20030805007 | QUE |
| JT8D-7B | 7310 | Câble de poussée | BACC13AA3TS98506 | Effiloché | 20030805004 | PNR |
| JT8D-7B | 7603 | Câble de poussée | BACC13AA3TS66506 | Effiloché | 20030729012 | PNR |
| JT8D-9A | 2612 | Dét. incendie/surchauffe | INCONNU | Contaminé | 20030729010 | PNR |
| JT8D-9A | 7930 | Transm. de press. huile | ST1042 | Défectueuse | 20030923001 | ONT |
| PT6A-114A | 7200 | Satellite 1er étage | | Fracturé | 20030725003 | ONT |
| PT6A-114A | 7250 | Bague de retenue | 3020159 | Manquante | 20030731013 | ATL |
| PT6A-27 | 7230 | Disque turb. comp. | T102401 | Fracturé/Défectueux | 20030819002 | PNR |
| PT6A-27 | 7230 | Aube de turbine | 3023401 | Défectueuse | 20030903003 | PNR |
| PT6A-28 | 7250 | Moteur | | Défectueux | 20030826017 | ATL |
| PT6A-28 | 7314 | Carburant haute pression | 025323101 | Défectueux | 20030915009 | PNR |
| PT6A-28 | 7810 | Conduit d'échapp. | | Criqué | 20030707003 | ATL |
| PT6A-42 | 2600 | Sonde détect. incendie | 302158 | Défectueuse | 20030702003 | PAC |
| PT6A-50 | 7210 | Moteur | | Défectueux | 20030923006 | ATL |
| PT6A-67D | 7250 | Moteur | | Défectueux | 20030704006 | ATL |
| PT6T-3 | 7230 | Turbine de compresseur | 3031801 | Fracturée | 20030731019 | PAC |
| PT6T-3BG | 7321 | Capuchon de fermeture | | Fracturé | 20030926006 | ONT |
| PW150A | 7532 | Vanne de purge P2.2 | | | 20030924004 | ONT |
| PW4168 | 7830 | Toile débit | 73M200S035 | Déchirée | 20030723006 | ONT |
| PW530A | 7530 | Décharge compresseur | | | 20030818003 | QUE |
| R-1340-S3H1 | 8530 | Idem | 15373 | Endommagé | 20030813004 | ONT |
| R-1340-S3H1-G | 8520 | Bielle | 10992 | Brisée | 20030904003 | PNR |
| R-2000-6 | 8520 | Moteur | | | 20030803001 | PNR |
| R-2800-CB3 | 8530 | Cylindre | 356995 | Criqué | 20030826011 | PAC |
| R-2800-CB3 | 8530 | Cylindre | 356996 | Desserré | 20030826012 | PAC |
| R-2800-79 | 8530 | Soupape d'échapp. | | | 20030818005 | PNR |
| R-985-AN-14B | 8520 | Moteur | | Défectueux/Coincé | 2 RDS | PNR |
| R-985-AN-14B | 8530 | Cylindre | 398353 | Brisé | 20030731008 | QUE |
| R-985-AN-14B | 8530 | Goujons de cylindre | 12081 | | 2 RDS | VAR |
| TWIN WASP D5 | 8530 | Goujon | 127145 | Brisé | 2 RDS | PNR |

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **ROLLS ROYCE** | | | | | | |
| BR700-715A1-30 | 7300 | Moteur | | Brûlé | 20030929001 | NCR |
| DART 534-2 | 7210 | Boîte de transmission | 602070009 | Défectueuse | 20030731015 | PNR |
| **TELEDYNE CONTINENTAL** | | | | | | |
| IO-470-L | 8530 | Piston | AEC648029 | Brisé | 20030818001 | PNR |
| IO-520-D | 7313 | Conduit de carb. au # 4 | | Obstrué | 20030805002 | PAC |
| IO-550-N | 7280 | Jauge d'huile | 6521718 | Brisée | 20030731007 | QUE |
| O-200-A | 8530 | Soupape d'échapp. | 654004 | Corrodée | 2 RDS | ONT |
| O-470-K | 8500 | Moteur | | Non ajusté | 20030731001 | ONT |
| O-470-K | 8520 | Moteur | | Fuite | 20030709003 | ONT |
| O-470-R | 7120 | Douilles contrepoids | | Usées | 20030709005 | ONT |
| O-470-R | 7120 | Bâti moteur | | Brisé | 20030709004 | ONT |
| TSIO-520-VB | 8320 | Carter | | Criqué | 2 RDS | QUE |
| TSIO-520-WB | 7310 | Valve | 6524323A1M | Fuite | 20030903007 | ONT |
| TSIO-550-C | 8530 | Soupape d'échapp. | | Brisée | 20030828002 | PNR |
| **TURBOMECA** | | | | | | |
| ARRIEL 1B | 7200 | Modules 2 et 3 | | | 20030707005 | QUE |
| ARRIEL 1B | 7200 | Roulement à rouleaux | 9606080705 | Détruit | 20030707004 | QUE |
| **WSK PZL KALISZ** | | | | | | |
| ASZ-62IR-M18 | 8510 | Entrain. pompe à vide | | Rogné | 20030730008 | PNR |

## hélices

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **HARTZELL** | | | | | | |
| BHC-C2YF-2CHUF | 6110 | Butée petit pas | 57A24041 | Foirée | 20030818004 | PNR |
| HC-B3TN-3BY | 0000 | Pouss. réencl. hélice | KX5116 | En bon état de service | 20030925006 | PAC |
| HC-C3YR-1RF | 6114 | Roulement | A2202 | Criqué | 20030729008 | PNR |
| HC-E3YR-2ATF | 6114 | Pales d'hélice | | Desserrées | 20030806009 | PNR |
| PHC-A3VF-2B | 6110 | Pinces | C83811 | Corrodées | 20030729001 | PNR |
| **MCCAULEY** | | | | | | |
| 1A100/MCM6950 | 6111 | Hélice réparée | | Corrodée | 20030826009 | ONT |
| 3AF32C504C | 6111 | Dégivreur hélice | P5855B5W | Décollé et déchiré | 20030703015 | QUE |
| 3AF32C93 | 6111 | Pales | S82NC55 | Rognées | 2 RDS | ONT |
| 3AF32C93 | 6114 | Ensemble-moyeu | D7015 | Rogné | 20030923002 | ONT |

| Marque/modèle | ATA | Nom de pièce | Réf. pièce | État de pièce | N° RDS | Rég. |
|---|---|---|---|---|---|---|

## équipements

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **ABS** | | | | | | |
| 101800257 | 3246 | Demi-roue sortie | 101800259 | Criquée | 20030718002 | PNR |
| **ACK** | | | | | | |
| E01 | 2562 | Batteries | | Corrodées | 20030826008 | ONT |
| **AIR RESEARCH** | | | | | | |
| TPE3316 | 7310 | Arrêt carburant | SO39423091 | Réparé | 2 RDS | PNR |
| **ARGOTECH** | | | | | | |
| 378200 | 0000 | Pompe à carburant | 378200 | Surchauffée | 20030930014 | NCR |
| **CESSNA** | | | | | | |
| 1394T1007Z | 2200 | Coordonnateur de virage | 1394T1007Z | Défectueux | 20030708002 | PAC |
| **CONT** | | | | | | |
| 642087 | 8011 | Adaptateur démarreur | 640749 | Désaligné | 20030813001 | ONT |
| **ELECTROSYS** | | | | | | |
| DOFF10300J | 2421 | Rotor | ES4145 | Usé | 20030723004 | PNR |
| 99105922 | 0000 | Alternateur d'attente | | | 20030918005 | PNR |
| **FORD** | | | | | | |
| DOFF10300J | 2434 | Alternateur | 01085047 | | 2 rds | VAR |
| **GE** | | | | | | |
| 2CM70D2 | 2421 | Génératrice | 2CM70D2 | Brûlée | 20030714002 | PNR |
| **SAFT** | | | | | | |
| 234913 | 2400 | Connecteur | 103085 | Brûlé | 20030730011 | PNR |
| **STRATOFLEX** | | | | | | |
| 156E00512D | 7311 | Entrée refroidisseur huile | 156E00512D0240 | Fuite | 20030717004 | PNR |
| **INCONNU** | | | | | | |
| AMS43TSO | 2300 | Masse de circuit | | Défectueuse | 20030731014 | PAC |
| **YORK** | | | | | | |
| 4785400 | 2100 | Embrayage | 4633600 | Hors service | 20030709009 | PNR |

**LÉGENDE**

| | |
|---|---|
| ATA | Code de la Air Transport Association définissant les ensembles/systèmes/composants |
| N° RDS | N° de contrôle RDS de TC. - À mentionner lors de correspondance ou de requête. |
| Rég. | Région TC d'où provient le RDS :<br>**PAC** = Pacifique, **PNR** = Prairies et Nord,<br>**ONT** = Ontario, **QUE** = Québec, **ATL** = Atlantique,<br>**OTT** = Ottawa (AC), **VAR** = Plus d'une région |

# feedback

## personnes-ressources

### Administration centrale

*Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDC)*
*Place de Ville, Tour « C », 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8*
*Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178*

bureaux régionaux **bureaux régionaux**

**Atlantique**

*Transports Canada*
*C.P. 42*
*95, rue Foundry , 6e étage*
*Moncton (N.-B.)*
*E1C 8K6*
*506 851-7114*

**Prairies et Nord**

*Transports Canada*
*344, rue Edmonton*
*Winnipeg (Manitoba)*
*R3C 0P6*
*204 983-3152*
*1 888 463-0521*

**Ontario**

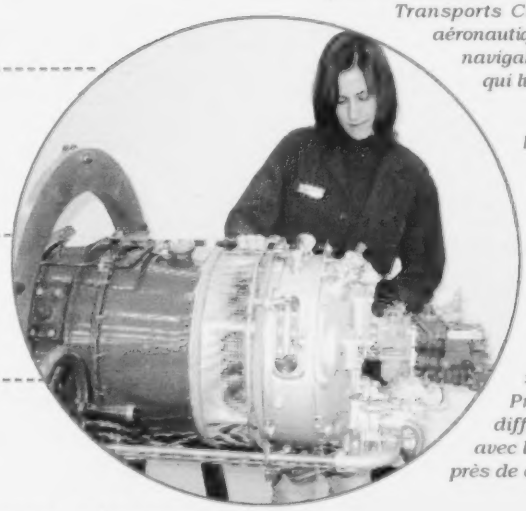
*Transports Canada*
*4900, rue Yonge, bureau 300*
*Willowdale (Ontario)*
*M2N 6A5*
*416 952-0352*

**Québec**

*Transports Canada*
*700, Leigh Capreol*
*Dorval (Québec)*
*H4Y 1G7*
*514 633-3319*

**Pacifique**

*Transports Canada*
*800, rue Burrard, bureau 620*
*Vancouver (C.-B.)*
*V6Z 2J8*
*604 666-8777*



**feedback** *(TP 6980F) est un bulletin trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada et qui lui sont signalés quotidiennement.*

*Les articles publiés dans* **feedback** *sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.*

*Pour de plus amples renseignements sur* **feedback** *ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.*

***Retrouvez-nous dans le cyberespace à :***

www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm

*Léo N.J. Maisonneuve*
*Gestionnaire*
*Programme d'information*
*Tél. : 613 952-4352*
*Courriel : maisolc@tc.gc.ca*

*T.A. McNamara*
*Rédactrice*
*Programme d'information*
*Tél. : 613 952-4360*
*Courriel : mcnamat@tc.gc.ca*

*B. Goyaniuk*
*Chef*
*Maintien de la navigabilité*
*Tél. : 613 952-4356*
*Courriel : goyanib@tc.gc.ca*

Canada